

Här kommer svar från Socialdemokraterna på er enkät:

Svar från S:

A. Utbildning

Även om bara en delmängd av den flygtid som produceras på flygklubbarna är direkt resultat av beredskapsinsatser så krävs det utbildning av nya piloter för att ersätta de som blir för gamla eller av medicinska skäl inte kan flyga mer. Det är en utbildningspyramid. För att få fram en pilot som är insatsberedd i beredskap måste man utbilda 20. För att kunna delta i dessa insatser ska en pilot ha ett flygcertifikat, Private Pilot License (PPL) eller Light Aircraft Pilot License (LAPL). Kostnaden för ett PPL ligger idag på ca 180 000 kr. I den utbildningen ingår ca 50 h flygtid. För att sedan få flyga brandbevakning måste en pilot ha minst 100 h, för Hemvärnsflyg minst 200 h. Varje flygtimme kostar ca 2-3000 kr/h. D.v.s. en pilot måste på egen hand finansiera ca 280 000 kr för att kunna flyga brandflyg och ca 480 000 kr för att kunna flyga Hemvärnsflyg. Dessa kostnader innebär också att åldern för piloter som är insatsberedda är hög då en normalpilot har tid och råd med ca 20 h per år (40 000 kr). En privatpilot som inte har planer på att bli kommersiell pilot börjar ofta sin flygutbildning i 30-årsåldern vilket innebär att de närmar sig 40 år innan de ens är möjliga att få flyga för Hemvärnet.

Fråga 1: PPL/LAPL piloter har inte rätt att få lön för flygning, men en premie skulle kunna delas ut efter varje år som en pilot uppfyllt kraven på genomförda insatser inom beredskapsflyg som t.ex. motsvarar 10% av utbildningskostnaderna. Är ert politiska parti beredd att driva en sådan fråga?

Svar: Vi har inget sådant konkret förslag idag. Däremot anser vi på ett generellt plan att de ekonomiska förutsättningarna för Hemvärnet och de frivilliga försvarsorganisationerna bör stärkas och ges ökade långsiktiga förutsättningar.

B. Flygplatser

Totalt finns ca 230 flygplatser/flygfält i Sverige. Idag är det ett fåtal flygplatser i Sverige som är s.k. beredskapsflygplatser och får bidrag från staten för drift. För allmänflyget så finansierar oftast den lokala flygklubben arrende av mark, drift av hangarer och klubbhus samt snöröjning och gräsklippning. Det är från liknande små flygfält som majoriteten av de flygplan som används för brandflyg och hemvärnsflyg opererar. Av Sveriges ca 230 flygplatser/flygfält drivs ca 150 av flygklubbar! De som håller flygfälten i skick jobbar för det mesta helt ideellt. Vissa av dessa flygfält tar en landningsavgift på ca 100 kr för att delfinansiera verksamheten.

Fråga 2: Är ert politiska parti beredda att ge klubbar ett årligt bidrag för att hålla dessa mindre fält i bra skick?

Svar: Vi har inget sådant konkret förslag, men det är av vikt att säkerställa såväl beredskapsflygplatser som mindre flygfält som används för till exempel brandflyg och hemvärnsflyg. Vi är mot denna bakgrund öppna för att se över vilka ytterligare åtgärder som kan krävas.

Många statliga flygfält överlämnades till kommunal verksamhet och läggs sedan snabbt ner p.g.a. avsaknad lönsamhet. Ett flygfält i sig är sällan lönsamt, men det kan vara kritiskt ur beredskapssynpunkt för brandflyg, räddningshelikoptrar och medicinska transporter. Exempel på de senaste årens nedläggningar även i kommuner med många innevånare är Gävle, Säve och Skövde står på tur.

Fråga 3: Är ert politiska parti beredd att utöka listan med beredskapsflygfält?

Svar: Beredskapsflygplatserna måste tryggas, och hög flygsäkerhet garanteras. Vi är mot den bakgrunden beredda att se över ifall ytterligare flygfält bör inkluderas.

För Swedavia flygplatser så måste privatflygare betala en landningsavgift eller köpa ett årligt kort. Denna kostnad utgår även de tider då flygplatsen inte är bemannad. Den normala vikten för ett allmänflygplan ligger på ca 1200 kg. D.v.s. en årlig kostnad på ca 6000 kr. Alternativet är att betala för varje start vilket ofta ligger på ca 300 kr. Denna avgift måste betalas även under beredskapsuppdrag. För Swedavia är detta inga stora inkomster. Många flygplansägare väljer i stället att helt undvika att landa på dessa flygfält.

Fråga 4: Är ert politiska parti beredd att ge Swedavia ett direktiv att sänka kostnaderna för allmänflyget att operera på Swedavias flygplatser?

Svar: Vi har inga sådana förslag.

Många statliga, kommunala och även privata flygplatser kräver godkännande genom s.k. Prior Permission Required (PPR) innan ett flygplan får landa. I vissa fall är dessa PPR berättigade p.g.a. säkerhet eller att skicket på banan inte kan garanteras. Handläggningen av PPR kan i vissa fall ta flera dagar och det tvingar piloter att välja andra mindre lämpade flygplatser att landa på. Långa avstånd mellan öppna flygplatser ökar risken om ett problem uppstår i luften.

Fråga 5: Är ert politiska parti beredd att ge uppdrag till Transportstyrelsen att se över skärpta direktiv för när PPR skall krävas samt rutiner för hur PPR kan hanteras snabbare?

Svar: Vi har inga sådana förslag.

Swedavia har sedan 15 juni krävt att flygplan som ska landa på deras flygplatser skall ha ett ifyllt s.k. "sanktionscertifikat". Tolkningen är att detta är en del av EASA sanktioner mot ryska flygoperatörer. Men EASA gör avsteg för flygplan med en startvikt <2000 kg. Detta avsteg gäller därmed majoriteten av allt privatflyg i Sverige. Såvitt KSAK har kunnat hitta så är Swedavia den enda flygplatsoperatören i Europa som ställer detta specifika krav även på privatflygplan.

Fråga 6: Är ert politiska parti beredd att beordra Swedavia att ta bort krav på sanktionscertifikat för flygplan med max startvikt (MTOW) <2000 kg?

Svar: Vi har inga sådana förslag.

C. Flygplan

De flygplan som är privatägda eller ägda av flygklubbar och som används för beredskapsflyg får ersättning per flugen timme. Men om det inte blir någon flygning så utgår ingen ersättning för de extra kostnader i form av förstärkt försäkring eller underhåll som krävs för beredskapsflyget.

Fråga 7: Är ert politiska parti beredd att ge flygplansägare ett årligt bidrag för att täcka dessa extra kostnader för att möjliggöra att deras flygplan används inom beredskapsflyget?

Svar: Vi har inget sådant konkret förslag idag.

Däremot på ett generellt plan anser vi att de ekonomiska förutsättningarna för Hemvärnet och de frivilliga försvarsorganisationerna bör stärkas och ges ökade långsiktiga förutsättningar.

I och med utökad användning av drönare inom militär och polisiär verksamhet så börjar luftrummen bli mycket komplicerade. Det skapas nya restriktionsområden med kort varsel och ibland hindrar dessa restriktionsområden helt lokalt brandflyg att ens starta eller landa på flygplatser inom aktuellt område. Militär luftfart är ofta undantagna dessa restriktioner. Ett stort problem är att beredskapsflygen verkar under civila regelverk och militär trafik har egna regelverk.

Fråga 8: Är ert politiska parti beredd att ge Transportstyrelsen uppdrag att se över om beredskapsflyg kan ges samma möjligheter som militär eller polisiär trafik att verka även inom liknande restriktionsområden?

Svar: Vi har inget sådant konkret förslag idag, men i ljuset av omvärldsläget och den pågående upprustningen av totalförsvaret behöver alla ansvariga myndigheter analysera vilka regelverk som kan behöva justeras. Beredskapsflyget har en viktig roll och dess möjligheter att verka behöver utvecklas och understödjas.

För att i luftrum som saknar övervakning av flygtrafikledning så är principen ”se och synas”. För flygplan så är detta möjligt, men att se och undvika en drönare är mycket svårt. Beredskapsflyg och drönare opererar dessutom i höjdsikt mycket nära varandra. För hemvärnsflyg är det t.o.m. samma höjdsikt. En lösning är att tillföra elektroniska kommunikationssystem för att tala om aktuell position. För flygplan inom beredskapsflyg så krävs det certifierade system, t.ex. ADS-B, som är mycket dyra. För drönare så är ofta dessa system för tunga. En lösning är att införa förenklade regelverk som t.ex. myndigheterna i England gjort med systemet ”SkyEcho”. Eller snabbt införa ADS-L med kommunikation via mobil Internet och icke certifierad GPS. Lösningar finns idag med t.ex. ”SafeSky”. De certifierade GPS-systemen har dessutom de senaste åren visat sig vara mycket känsliga för GPS-störning där t.ex. de icke certifierade GPS-mottagarna i iPhone visat sig vara mycket mindre känsliga då de även tar in andra typer av GPS-nät.

Fråga 9: Är ert politiska parti beredd att ge Transportstyrelsen uppdrag att skyndsamt införa nya förenklade regelverk för samverkan mellan drönare och flyg?

Svar: Utvecklingen av drönare både för civila- och militära användningsområden går snabbt. Det är därför av vikt att analysera och ta fram moderna regelverk för hur drönartrafiken på ett säkert sätt kan samexistera med övriga trafikslag.

Fråga 10: Är ert politiska parti beredd att ge ekonomiska bidrag till flygplansägare som ställer sina flygplan tillgängliga för beredskapsflyg för att bekosta certifierade övervakningssystem?

Svar: Vi har inget sådant konkret förslag idag, men i ljuset av omvärldsläget och den pågående upprustningen av totalförsvaret behöver alla ansvariga myndigheter analysera vilka regelverk som kan behöva justeras. Beredskapsflyget har en viktig roll och dess möjligheter att verka behöver utvecklas och understödjas.

Ultralätta (UL/NLF) flygplan får idag inte användas inom beredskapsflyg. Detta anser KSAK vara ett arv från en syn på den tekniska statusen som äldre ultralätta flygplan hade. Idag är nytillverkade ultralätta flygplan av minst samma tekniska kvalitet som normalklassade flygplan.

Fråga 11: Är ert politiska parti beredd att ge Transportstyrelsen uppdrag att se över regelverk och tillåta UL/NLF flygplan i beredskapsflyg?

Svar: Vi har inget sådant konkret förslag idag, men i ljuset av omvärldsläget och den pågående upprustningen av totalförsvaret behöver alla ansvariga myndigheter analysera vilka regelverk som kan behöva justeras. Beredskapsflyget har en viktig roll och dess möjligheter att verka behöver utvecklas och understödjas.

Moderna motorer med lägre bränsleförbrukning finns, men kostnaden för anskaffning och underhåll gör att många klubbar avvaktar med att byta flygplan. Den totala driftskostnaden är trots allt en kombination av anskaffningskostnader, underhållskostnader och bränslekostnader.

Fråga 12: Är ert politiska parti beredd att subventionera övergång till bränsleekonomiska motorer i flygplan på samma sätt som tidigare gjorts för bilar?

Svar: För att möta klimatutmaningarna måste Sverige ta ledningen i utvecklingen av fossilfritt flyg. En nationell strategi för förnybara drivmedel inom luftfarten är nödvändig. Svenskt biobränsle och utveckling av nya hållbara flygbränslen kan både bidra till minskade utsläpp och skapa nya arbetstillfällen.

D. Bränsle

Motorerna i de flygplan som nyttjas av privatflyget kräver oftast flygbensin (AVGAS). Majoriteten av dessa motorer klarar blyfri UL 91/96 och i vissa fall 100 LL med låg blytillsats. På de flesta flygfält, inklusive stora flygplatser som t.ex. Linköping så är det den lokala flygklubben som finansierar bränsleanläggningar för AVGAS samt säkerställer att det finns bränsle i tankarna. Kostnaderna för bränsle är idag ca 25-30 kr/L. Flygklubbarna betalar för bränslet när tanken fylls på, men får tillbaka kostnaderna först när ett flygplan tankar. Att säkerställa en lägsta nivå på 5000 L i en tank är en investeringskostnad på minst 125 000 kr. 2025 så var det ett en varm sommar i norra Sverige, vilket ledde till att tankarna tömdes hos flygklubbarna och det fick påverkan på möjligheten att genomföra insatser med beredskapsflyget. Avsaknaden av bränsle och långa avstånd mellan öppna flygplatser där det går att tanka ökar risken för att piloter felberäknar bränslebehoven och tvingas till nödlandningar som riskerar att bli haveri med dödlig utgång.

Fråga 13: Är ert politiska parti beredda att ge de flygklubbar som erbjuder AVGAS ett räntefritt lån för att säkerställa att bränsletankarna alltid innehåller minst 5000 L bränsle?

Svar: Vi har inga sådana förslag.

Många av flygklubbarnas tankanläggningar kräver att någon medlem från klubben öppnar anläggningen med nycklar samt tar betalt för tankningen. Orsaken är att kostnaden för att installera kortläsare är för hög.

Fråga 14: Är ert politiska parti beredd att ge flygklubbar ett ekonomiskt investeringsbidrag för att installera kortläsare för tankanläggningar?

Svar: Vi har inga sådana förslag.

Flygbränsle är momsbefriat och även skattefritt om det inte används för privat ändamål. För privatflyg tillkommer energi och koldioxidskatt. Dock så är AVGAS dyrt att producera eftersom det är så små mängder som tillverkas och det ska dessutom transporteras till små flygplatser runt omkring i Sverige. Enligt Hjelmcö som är en av de största leverantörerna av AVGAS så motsvarar den totala mängden av AVGAS som förbrukas av privatflyget per år det som säljs till bilister vid en större mack längs med E4. Bränslekostnaderna blir därför betydligt högre för privatflyg än för t.ex. privata båtar eller bilar. För flygklubbarna är det ett administrativt betungande arbete att kräva tillbaka dessa skatter för skolning samt beredskapsflyg. Dessutom så ökar kostnaderna för de 50-150 h som en privatpilot själv finansierar för att kunna nå tillräcklig flygtid för att genomföra beredskapsinsatser.

Fråga 15. Är ert politiska parti beredd att helt ta bort dessa skatter för flygbränsle som används inom privatflyget för att minska kostnaderna för flygklubbar och privatpiloter som vill nå tillräcklig flygtid för att bli beredskapspilot?

Svar: Vi har inga förslag om att ändra skatterna för flygbränsle.

E. Myndighetsavgifter

Transportstyrelsen har uppdraget att bedriva arbetet med flygsäkerhet i Sverige. I uppdraget ingår det att verksamheten skall vara självfinansierande. D.v.s. alla myndighetskostnader fördelas direkt ner till användarna. För allmänflyget så handlar det om flygskolor, verkstäder, flygläkare och inte minst varje enskild pilot och flygplansägare. Kostnaderna för flygskolor, verkstäder och läkare måste sedan i slutändan indirekt betalas av piloter och flygplansägare. Dessa myndighetskostnader resulterar i att framför allt antalet flygverkstäder och flygläkare minskar.

Ett exempel på kostnader som drabbar piloter och flygplansägare är registerhållningsavgifter. Flygplansägare måste varje år betala 900 kr i registerhållningsavgift. Fartyg betalar 600 kr. Bilar 74 kr. För en privatpilot så tas en årlig registeravgift på 650 kr ut. Skulle piloten dessutom ha kommersiellt certifikat är avgiften 1650 kr. För en trafikflygare 2950 kr. Vad betalar en båtägare eller bilist per år för att få framföra sitt fordon? Samma myndighet, samma register, samma storlek på arbete, men helt olika avgifter.

Fråga 16: Är ert politiska parti beredd att ändra finansieringen till Transportstyrelse så att direktivet kring självfinansiering kan utgå?

Svar: Vi har inga förslag om att ändra Transportstyrelsens avgiftsstruktur.

Fråga 17: Är ert politiska parti beredd att ändra direktiven till Transportstyrelsen så att kostnader för tjänster ska motsvara utfört arbete och ensas mellan bil/fartyg/flyg?

Svar: Vi har inga förslag om att ändra Transportstyrelsens avgiftsstruktur.
